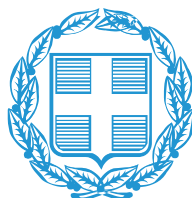


ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ **Αρ. Φύλλου 115**

4 Μαΐου 2012

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘΜ. 65

Κύριος Κατάλογος Ελαχίστου Εξοπλισμού/Κατάλογος Ελαχίστου Εξοπλισμού των αεροσκαφών του Συνδέσμου Αεροπορικών Αρχών.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις:

α. Του άρθρου 191α του «Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου» που κυρώθηκε με το Ν. 1815/1988 «Κύρωση του Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου» (Α΄ 250/1988) όπως προστέθηκε με την παρ. 1 του άρθρου 11 του Ν. 2898/2001 «Σύσταση και Λειτουργία Συμβουλίου Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης, όροι οικονομικής συμφωνίας μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης και άλλες διατάξεις» (Α΄ 71/2001) και αντικαταστάθηκε με το άρθρο 9 του Ν. 3270/2004 «Αρμοδιότητες του Υπουργείου Τουριστικής Ανάπτυξης και θέματα τουρισμού» (Α΄ 187/2004).

β. Την απόφαση του Πρωθυπουργού 2876/2009 περί «Αλλαγής τίτλου Υπουργείων» (Β΄ 2234).

γ. Του άρθρου 90 του Κώδικα Νομοθεσίας για την Κυβέρνηση και τα Κυβερνητικά Όργανα που κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του Π.Δ. 63/2005 (Α΄ 98).

δ. Το Π.Δ. 110/2011 (Α΄ 243) Διορισμός Αντιπροέδρων της Κυβέρνησης, Υπουργών, Αναπληρωτών Υπουργών και Υφυπουργών.

2. Το γεγονός, ότι από τις διατάξεις του παρόντος δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του Κρατικού προϋπολογισμού.

3. Τις με αριθμό 46/2012 και 176/2010 Γνωμοδοτήσεις του Συμβουλίου της Επικρατείας, με πρόταση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, αποφασίζουμε:

Άρθρο Πρώτο
Σκοπός - Ορισμοί - Αντιστοίχηση

1. Σκοπός του παρόντος είναι η ενσωμάτωση στην Εθνική νομοθεσία του «Κύριου Καταλόγου Ελάχιστου Εξοπλισμού/Καταλόγου Ελάχιστου Εξοπλισμού» του Συνδέσμου Αεροπορικών Αρχών (Joint Aviation Authorities) και η εναρμόνισή της με τις απαιτήσεις της Σύμβασης του Σικάγου.

2. Οι Ορισμοί και οι συντμήσεις όρων οι οποίοι χρησιμοποιούνται στον παρόντα Κανονισμό είναι οι αναγραφόμενοι στο Κεφάλαιο Ι του Παραρτήματος Ι, της Σύμβασης Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας που υπογράφηκε στο Σικάγο και κυρώθηκε με το ν. 211/1947 (Α΄35), το οποίο παράρτημα έχει ενσωματωθεί στην εσωτερική έννομη τάξη, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 11 του ν. 2898/2001, με την ΥΠΑ/Δ2/Β/2006 απόφαση του Διοικητή της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και στο JAR-1 (Joint Aviation Requirements - 1) «Ορισμοί και Συντμήσεις» του Συνδέσμου Αεροπορικών Αρχών (Joint Aviation Authorities).

3. Ορισμοί και συντμήσεις όρων οι οποίοι χρησιμοποιούνται ειδικά στα επιμέρους Τμήματα του Κανονισμού αναφέρονται είτε σε αυτά είτε, σε εξαιρετικές περιπτώσεις, στα αντίστοιχα εγχειρίδια της παραγράφου 1 του άρθρου τρίτου του παρόντος.

4. Στο κυρίως κείμενο του Κανονισμού όπως αυτό καταχωρίζεται στο άρθρο δεύτερο του παρόντος, διατηρείται η αρίθμηση του πρωτοτύπου, ώστε να υπάρχει ομοιομορφία και αντιστοιχία με ίδιους Κανονισμούς των άλλων Κρατών Μελών του JAA.

Άρθρο Δεύτερο
Κανονισμός

Ο Κύριος Κατάλογος Ελάχιστου Εξοπλισμού/Κατάλογος Ελάχιστου Εξοπλισμού αποτελεί μετάφραση από την Αγγλική Γλώσσα του εγχειριδίου JAR-MMEL/MEL (1η τροποποίηση, Αύγουστος 2005) του Συνδέσμου Αεροπορικών Αρχών και έχει ως εξής:

JAR-MMEL/MEL
ΚΥΡΙΟΣ ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΛΑΧΙΣΤΟΥ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ/
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΛΑΧΙΣΤΟΥ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΜΕΡΟΣ 1 – ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

ΤΜΗΜΑ Α – ΓΕΝΙΚΑ

JAR-MMEL/MEL.001

Εφαρμογή

(α) Όριο εφαρμογής του MEL. O MEL έχει εφαρμογή μέχρι την έναρξη της πτήσεως. (Βλέπε το ACJ-MMEL/MEL.001(α).)

(β) Οδηγίες Πτητικής Ικανότητας και άλλες Υποχρεωτικές Απαιτήσεις. Όταν υπάρχει σύγχυση μεταξύ του MMEL ή MEL και μιας Οδηγίας Πτητικής Ικανότητας και άλλης Υποχρεωτικής Απαίτησης, τα στοιχεία ή πληροφορίες που περιέχονται στην Οδηγία Πτητικής Ικανότητας ή την Υποχρεωτική Απαίτηση (π.χ. απαίτηση Συνεχόμενης Πτητικής Ικανότητας) πρέπει να υπερισχύσουν.

JAR-MMEL/MEL.002

Θέση σε ισχύ

Οι τροποποιήσεις του JAR-MMEL/MEL τίθενται σε ισχύ 6 μήνες μετά τη δημοσίευση.

JAR-MMEL/MEL.003

Συμμόρφωση

(Βλέπε το ACJ-MMEL/MEL.003)

Το παρόν JAR δεν θα εφαρμοσθεί αναδρομικά. Οι MMEL και MEL που υπήρχαν πριν από την 1η Μαΐου 2000 θα συνεχίσουν να ισχύουν και να εφαρμόζονται.

JAR-MMEL/MEL.005

Ορολογία

Όροι και συντμήσεις που χρησιμοποιούνται στο JAR-MMEL/MEL έχουν την ακόλουθη έννοια:

(α) «Όπως απαιτείται από τις απαιτήσεις λειτουργίας». Το καταχωρημένο στοιχείο εξοπλισμού υπόκειται σε ορισμένες προβλέψεις (περιοριστικές ή επιτρεπόμενες) που εκφράζονται στις ισχύουσες επιχειρησιακές απαιτήσεις.

(β) «Εγκεκριμένο από την Αρχή» σημαίνει τεκμηριωμένο από την Αρχή ως κατάλληλο για τον προτιθέμενο σκοπό (Αναφερθείτε στο JAR-1 σελίδα 1-2).

(γ) «Αρχή». Ο κατάλληλος φορέας που είναι υπεύθυνος για τον κανονισμό ασφαλείας και την επίβλεψη της Πολιτικής Αεροπορίας. Στο πλαίσιο του Τμήματος Β του JAR-MMEL/MEL, σημαίνει την Αρχή του Κράτους Σχεδιασμού. Στο πλαίσιο του Τμήματος Γ του JAR-MMEL/MEL, σημαίνει την Αρχή του Κράτους του Αερομεταφορέα.

(δ) «Ημερολογιακή ημέρα». Περίοδος 24 ωρών από μεσάνυχτα σε μεσάνυχτα που βασίζεται, είτε στον UTC, είτε στην τοπική ώρα, όπως επιλέγεται από τον αερομεταφορέα.

(ε) «Έναρξη πτήσεως». Το σημείο κατά το οποίο ένα αεροσκάφος αρχίζει να κινείται με τη δική του ισχύ με σκοπό την προετοιμασία για απογείωση.

(στ) «Ημέρα ανακάλυψης». Η ημερολογιακή ημέρα που καταγράφηκε μια δυσλειτουργία στο αρχείο συντήρησης/μητρώο του αεροσκάφους.

(ζ) «Εξοπλισμός» σημαίνει στοιχείο, λειτουργία, εξάρτημα ή σύστημα.

(η) «Ημέρα Πτήσεως» σημαίνει μια περίοδο 24 ωρών (από μεσάνυχτα σε μεσάνυχτα) είτε UTC είτε τοπικής ώρας, όπως ορίζεται από τον αερομεταφορέα, κατά τη διάρκεια της οποίας αρχίζει τουλάχιστον μια πτήση για το επηρεαζόμενο αεροσκάφος.

(θ) «Εάν είναι εγκατεστημένο» σημαίνει ότι ο εξοπλισμός, είτε είναι προαιρετικός, είτε δεν απαιτείται να εγκατασταθεί σε όλα τα αεροσκάφη που καλύπτονται από τον MMEL.

(ι) «Εκτός λειτουργίας» σημαίνει, ότι ο εξοπλισμός δεν εκπληρώνει τον προτιθέμενο σκοπό ή δεν λειτουργεί συνεχώς εντός των σχεδιασμένων λειτουργικών ορίων ή ανοχών του. Ορισμένοι εξοπλισμοί έχουν σχεδιαστεί να είναι ανεκτικοί σε ελάττωμα και παρακολουθούνται από υπολογιστές οι οποίοι εκπέμπουν μηνύματα ελαττώματος προς ένα κεντρικό υπολογιστή για σκοπούς συντήρησης. Η παρουσία μηνύματος αυτής της κατηγορίας δεν σημαίνει απαραίτητα ότι ο εξοπλισμός είναι εκτός λειτουργίας.

(ια) «JAA MMEL» σημαίνει τον MMEL (που περιλαμβάνει το Συμπλήρωμα του MMEL) ο οποίος συνιστάται από την JAA για αποδοχή από την Αρχή.

(ιβ) «MEL». Σύντμηση για τον Κατάλογο Ελάχιστου Εξοπλισμού.

(ιγ) «MMEL». Σύντμηση για τον Κύριο Κατάλογο Ελάχιστου Εξοπλισμού.

(ιδ) «Συμπλήρωμα του MMEL». Κατάλογος σχετιζόμενος με τους MMEL για αεροσκάφη για τα οποία η αίτηση για πρώτη πιστοποίηση τύπου γίνεται σε Αρχή που δεν ανήκει στο JAA. Το Συμπλήρωμα προσδιορίζει οποιεσδήποτε διαφορές από τον MMEL που εγκρίθηκε από το Κράτος Σχεδιασμού. Ο MMEL που εγκρίθηκε από το Κράτος Σχεδιασμού και το Συμπλήρωμα αποτελούν τον JAA MEL.

(ιε) «Διάστημα αποκατάστασης». Περιορισμός στη διάρκεια των πτητικών λειτουργιών με εξοπλισμό εκτός λειτουργίας.

(ιστ) «RIE». Σύντμηση για την Παράταση του Διαστήματος Αποκατάστασης.

(ιζ) «Συμπληρωματικό Πιστοποιητικό Τύπου» ορίζεται στο JAR 21.41/EASA IR Μέρος 21.

(ιη) «Κάτοχος Συμπληρωματικού Πιστοποιητικού Τύπου» είναι ο κάτοχος, ή ο αιτών, Συμπληρωματικού Πιστοποιητικού Τύπου.

(ιθ) «Πιστοποιητικό Τύπου» καθορίζεται στο JAR 21.41/EASA IR Μέρος 21, ως το έντυπο που «θεωρείται ότι περιλαμβάνει το σχεδιασμό του τύπου, τους περιορισμούς λειτουργίας, το φύλλο στοιχείων του πιστοποιητικού τύπου, τις εφαρμόσιμες απαιτήσεις στις οποίες η Αρχή επιδεικνύει συμμόρφωση και οποιουσδήποτε άλλους όρους και περιορισμούς που περιγράφονται για το προϊόν στην εφαρμόσιμη απαίτηση».

(κ) «Κάτοχος Πιστοποιητικού Τύπου» είναι ο κάτοχος, ή ο αιτών, Πιστοποιητικού Τύπου.

ΤΜΗΜΑ Β – MMEL

JAR-MMEL/MEL.010

Γενικά

(α) Ο MMEL είναι ένα έντυπο που καταγράφει τον εξοπλισμό ο οποίος μπορεί να είναι προσωρινά εκτός λειτουργίας, υπό τον όρο συγκεκριμένων συνθηκών, ενώ διατηρεί ένα αποδεκτό επίπεδο ασφάλειας όπως σχεδιάζεται στην ισχύουσα απαίτηση JAR ή άλλη ισοδύναμη. Κάθε MMEL είναι συγκεκριμένος για ένα τύπο αεροσκάφους.

(β) Όλα τα στοιχεία που σχετίζονται με την πτητική ικανότητα του αεροσκάφους και δεν περιλαμβάνονται στον κατάλογο, αυτομάτως απαιτείται να είναι σε λειτουργία.

(γ) Εξοπλισμός που δεν σχετίζεται με την ασφάλεια, όπως είναι ο εξοπλισμός ενδιαίτησης και τα αντικείμενα άνεσης των επιβατών, δεν υπάρχει ανάγκη να καταγράφεται (βλέπε το ACJ-MMEL/MEL.010(γ).

JAR-MMEL/MEL.015
Τύποι Πτητικών Λειτουργιών

Ο MMEL πρέπει να καλύπτει τους τύπους πτητικής λειτουργίας για τους οποίους είναι πιστοποιημένος ο τύπος του αεροσκάφους.

JAR-MMEL/MEL.020
Προετοιμασία του MMEL

(α) Ο αρχικός JAA MMEL ή ο Συμπληρωματικός JAA MMEL πρέπει να εκδίδεται από τον Κάτοχο του Πιστοποιητικού Τύπου.

(β) Τροποποιήσεις στον JAA MMEL ή τον Συμπληρωματικό JAA MMEL πρέπει να εκδίδεται από τον Κάτοχο του Πιστοποιητικού Τύπου ή τον Κάτοχο του Συμπληρωματικού Πιστοποιητικού Τύπου, κατά περίπτωση.

(γ) Αιτήσεις για αρχική αποδοχή ενός MMEL πρέπει να προέρχονται από τον Κάτοχο του Πιστοποιητικού Τύπου.

(δ) Αιτήσεις για την αποδοχή αλλαγών σε έναν ήδη αποδεκτό MMEL πρέπει να προέρχονται, είτε από τον Κάτοχο του Πιστοποιητικού Τύπου, είτε από τον Κάτοχο του Συμπληρωματικού Πιστοποιητικού Τύπου, κατά περίπτωση.

JAR-MMEL/MEL.025
Μορφή και γλώσσα του MMEL

(Βλέπε το ACJ-MMEL/MEL.025)

(α) Ο MMEL πρέπει να εφοδιάζεται με Πρόλογο, Ορισμούς και, εάν απαιτείται, διευκρινιστικές Σημειώσεις οι οποίες πρέπει να αντανακλούν επαρκώς το εύρος, έκταση και σκοπό του Καταλόγου.

(β) Ο MMEL πρέπει να είναι γραμμένος σε γλώσσα αποδεκτή από την Αρχή.

JAR-MMEL/MEL.030
Πολλαπλές Καταστάσεις Εκτός Ενεργείας

(Βλέπε το ACJ-MMEL/MEL.030)

Ο MMEL πρέπει να λαμβάνει υπόψη τις επιδράσεις πολλαπλών καταστάσεων εκτός ενεργείας.

JAR-MMEL/MEL.035
Επιχειρησιακές Διαδικασίες
και Διαδικασίες Συντήρησης

(α) Οι Επιχειρησιακές Διαδικασίες και Διαδικασίες Συντήρησης είναι αναγκαίες για να υποστηρίζουν συγκεκριμένα στοιχεία του MMEL. Αυτές οι Διαδικασίες πρέπει να εκπονούνται και δημοσιεύονται από τον Κάτοχο του Πιστοποιητικού Τύπου ή τον Κάτοχο του Συμπληρωματικού Πιστοποιητικού Τύπου, κατά περίπτωση. Οι διαδικασίες πρέπει να τροποποιούνται ανάλογα, οποτεδήποτε επανεξετάζεται ο MMEL.

(β) Ο σκοπός αυτών των διαδικασιών πρέπει να αναγνωρίζεται κατά την ανάπτυξη του MMEL. Όμως, οι διαδικασίες καθαυτές δεν θα υπόκεινται σε έγκριση.

(γ) Οι διαδικασίες αυτές πρέπει να αναφέρονται στον MMEL και να δημοσιεύονται ταυτόχρονα με τον MMEL.

JAR-MMEL/MEL.040
Διαστήματα Αποκατάστασης

(Βλέπε το ACJ-MMEL/MEL.040/.080)

Ο MMEL πρέπει να προβλέπει Διαστήματα Αποκατάστασης των κατηγοριών Α, Β, Γ, Δ.

Η κατηγορία κάθε στοιχείου εκτός λειτουργίας πρέπει να προσδιορίζεται σύμφωνα με τις απαιτήσεις που καθορίζονται παρακάτω:

(α) Κατηγορία Α:

(i) Δεν καθορίζεται τυποποιημένο διάστημα, αλλά τα στοιχεία αυτής της κατηγορίας πρέπει να επισκευάζονται σύμφωνα με τις συνθήκες που δηλώνονται στον MMEL.

(ii) Όπου καθορίζεται χρονική περίοδος σε ημερολογιακές ημέρες, αυτή πρέπει να αρχίζει στις 00:01 της ημερολογιακής ημέρας που ακολουθεί την ημέρα ανακάλυψης.

(β) Κατηγορία Β: Στοιχεία αυτής της κατηγορίας πρέπει να επισκευάζονται εντός τριών συνεχόμενων ημερολογιακών ημερών, εξαιρουμένης της ημέρας ανακάλυψης.

(γ) Κατηγορία Γ: Στοιχεία αυτής της κατηγορίας πρέπει να επισκευάζονται εντός δέκα συνεχόμενων ημερολογιακών ημερών, εξαιρουμένης της ημέρας ανακάλυψης.

(δ) Κατηγορία Δ: Στοιχεία αυτής της κατηγορίας πρέπει να επισκευάζονται εντός εκατόν είκοσι συνεχόμενων ημερολογιακών ημερών, εξαιρουμένης της ημέρας ανακάλυψης.

JAR-MMEL/MEL.045
Αποδοχή του MMEL

(α) Νέοι JAA MMEL και τροποποιήσεις σε υφιστάμενους JAA MMEL θα γίνονται αποδεκτοί μόνον σύμφωνα με το παρόν JAR-MMEL/MEL Τμήμα Β.

(β) Ο JAA MMEL (που περιλαμβάνει Συμπληρωματικό MMEL) πρέπει να προτείνεται στις Αρχές για την αποδοχή τους. Είναι ευθύνη της κάθε Αρχής να αποδέχεται τον MMEL για χρήση από τους αερομεταφορείς της.

JAR-MMEL/MEL.046
Αναθεωρήσεις

Ο Κάτοχος Πιστοποιητικού Τύπου ή Συμπληρωματικού Πιστοποιητικού Τύπου, κατά περίπτωση, πρέπει κατηγορηματικά να πληροφορεί όλους τους γνωστούς αερομεταφορείς, όταν δημοσιεύεται μια αναθεώρηση του JAA MMEL (που περιλαμβάνει Συμπληρωματικό MMEL).

ΤΜΗΜΑ Γ - MEL
JAR-MMEL/MEL.050
Γενικά

(α) Ο MEL είναι ένα έντυπο που καταγράφει τον εξοπλισμό ο οποίος μπορεί να είναι προσωρινά εκτός λειτουργίας, υπό τον όρο συγκεκριμένων συνθηκών, κατά την έναρξη της πτήσεως. Αυτό το έντυπο εκπονείται από τον αερομεταφορέα για τα δικά του συγκεκριμένα αεροσκάφη λαμβάνοντας υπόψη τη διαμόρφωση των αεροσκαφών του και τις σχετικές επιχειρησιακές συνθήκες και συνθήκες συντήρησης σύμφωνα με μια διαδικασία εγκεκριμένη από την Αρχή.

(β) Όλα τα στοιχεία που σχετίζονται με την πτητική ικανότητα του αεροσκάφους και δεν περιλαμβάνονται στον κατάλογο, αυτομάτως απαιτείται να είναι σε λειτουργία.

(γ) Εξοπλισμός που δεν σχετίζεται με την ασφάλεια, όπως είναι ο εξοπλισμός ενδιαίτησης και τα αντικείμενα άνεσης των επιβατών, δεν υπάρχει ανάγκη να καταγράφονται. Οι αερομεταφορείς πρέπει να καθιερώσουν μια αποτελεσματική διαδικασία λήψης αποφάσεων για αστοχίες που δεν καταγράφονται, ώστε να καθορίζουν εάν αυτές σχετίζονται με την πτητική ικανότητα και απαιτούνται για ασφαλή πτητική λειτουργία (βλέπε το ACJ-MMEL/MEL.010(γ).

(δ) Ο MEL μπορεί να περιλαμβάνει πρόσθετη συμβουλευτική ύλη ή τροποποιημένες επιχειρησιακές διαδικασίες και διαδικασίες συντήρησης.

JAR-MMEL/MEL.055
Τύποι Πτητικών Λειτουργιών
(Βλέπε το ACJ-MMEL/MEL.055)

Με τη σύμφωνη γνώμη της Αρχής, ο MEL μπορεί να περιλαμβάνει ιδιαίτερες προβλέψεις για συγκεκριμένους τύπους πτητικής λειτουργίας που διεξάγονται από τον αερομεταφορέα (π.χ. εκπαίδευση πληρώματος, πτήσεις μεταφοράς, πτήσεις επίδειξης κλπ.)

JAR-MMEL/MEL.060
Προετοιμασία του MEL

(α) Ο MEL, που περιλαμβάνει τον Πρόλογο και τους Ορισμούς, πρέπει να βασίζεται στον, αλλά όχι λιγότερο περιοριστικά από τον, σχετικό MMEL (εφόσον υφίσταται) που έχει γίνει αποδεκτός από την Αρχή.

(β) Εφόσον δεν υφίσταται τέτοιος MMEL, ο MEL μπορεί να βασίζεται σε εναλλακτικό MMEL κατόπιν συμφωνίας με την Αρχή (βλέπε το ACJ-MMEL/MEL.060(β)).

(γ) Όταν εκδίδεται μια αναθεώρηση του MMEL, ο αερομεταφορέας θα έχει 90 ημέρες από την ημερομηνία της αναθεώρησης για να υποβάλλει τον αναθεωρημένο MEL στην Αρχή.

(δ) Ενδέχεται να απαιτούνται μειωμένα χρονοδιαγράμματα για εφαρμογή των αναθεωρήσεων που σχετίζονται με την ασφάλεια.

JAR-MMEL/MEL.065
Μορφή του MEL
(Βλέπε το ACJ-MMEL/MEL.065)

(α) Ο MEL πρέπει να περιέχει σχετικό Πρόλογο, Ορισμούς και, εάν απαιτείται, διευκρινιστικές Σημειώσεις οι οποίες πρέπει να αντανακλούν επαρκώς το εύρος, έκταση και σκοπό του Καταλόγου.

(β) Στον MEL πρέπει να σημειώνεται η κατάσταση αναθεώρησης του MMEL, επί του οποίου στηρίζεται.

(γ) Ο Πρόλογος πρέπει να περιέχει καθοδήγηση για τα πληρώματα διακυβέρνησης και το προσωπικό συντήρησης που χρησιμοποιεί τον MEL.

JAR-MMEL/MEL.070
Πολλαπλές Καταστάσεις Εκτός Ενεργείας

Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίσει, ότι ο MEL που περιλαμβάνει τον Πρόλογο, αντανακλά την καθοδήγηση που δίνεται στον MMEL σχετικά με τις επιδράσεις πολλαπλών καταστάσεων εκτός ενεργείας.

JAR-MMEL/MEL.075
Επιχειρησιακές Διαδικασίες
και Διαδικασίες Συντήρησης
(Βλέπε το ACJ-MMEL/MEL.075)

(α) Οι αερομεταφορείς πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τις Επιχειρησιακές Διαδικασίες και Διαδικασίες Συντήρησης, που αναφέρονται στον MMEL, όταν προετοιμάζουν τον MEL. Ο αερομεταφορέας πρέπει να είναι προετοιμασμένος να παρουσιάσει αυτές τις διαδικασίες στην Αρχή κατά τη διαδικασία έγκρισης του MEL.

(β) Οι Επιχειρησιακές Διαδικασίες πρέπει να φέρονται εις πέρας κατά το σχεδιασμό για ή/και την πτητική εκμετάλλευση με το καταγραφέν στοιχείο εκτός λειτουργίας. Φυσιολογικά, αυτές οι διαδικασίες εκτελούνται από το πλήρωμα διακυβέρνησης. Όμως, άλλο προσωπικό μπορεί να έχει τα προσόντα και να είναι εξουσιοδοτημένο να εκτελεί συγκεκριμένες λειτουργίες. Η ικανοποιητική ολοκλήρωση όλων των διαδικασιών, ανεξάρτητα από το ποιος τις εκτελεί, αποτελεί ευθύνη του αερομεταφορέα. Ανάλογες διαδικασίες απαιτείται να δημοσιευθούν ως μέρος του εγχειριδίου του αερομεταφορέα ή του MEL.

(γ) Οι Διαδικασίες Συντήρησης πρέπει να φέρονται εις πέρας πριν από την πτητική εκμετάλλευση με το καταγραφέν στοιχείο εκτός λειτουργίας. Φυσιολογικά, αυτές οι διαδικασίες εκτελούνται από το προσωπικό συντήρησης. Όμως, άλλο προσωπικό μπορεί να έχει τα προσόντα και να είναι εξουσιοδοτημένο να εκτελεί συγκεκριμένες λειτουργίες. Η ικανοποιητική ολοκλήρωση όλων των διαδικασιών συντήρησης, ανεξάρτητα από το ποιος τις εκτελεί, αποτελεί ευθύνη του αερομεταφορέα. Ανάλογες διαδικασίες απαιτείται να δημοσιευθούν ως μέρος του εγχειριδίου του αερομεταφορέα ή του MEL.

(δ) Οι διαδικασίες καθαυτές, ή σύμβολα που δηλώνουν την ανάγκη τους και αναφορά στη θέση τους, απαιτούνται στον MEL του αερομεταφορέα.

(ε) Ο MEL πρέπει να τροποποιείται ανάλογα, οποτεδήποτε αναθεωρούνται οι ισχύουσες λειτουργικές διαδικασίες ή οι διαδικασίες συντήρησης, όπως αναφέρονται στον MMEL.

(στ) Ένα στοιχείο εκτός ενεργείας δεν μπορεί να αφαιρεθεί από το αεροσκάφος, εκτός από την περίπτωση που επιτρέπεται ρητώς.

JAR-MMEL/MEL.080
Διαστήματα Αποκατάστασης
(Βλέπε το ACJ-MMEL/MEL.040/.080)

(α) Ο αερομεταφορέας, όταν προετοιμάζει τον MEL, πρέπει να λαμβάνει υπόψη τα Διαστήματα Αποκατάστασης που δίνονται στον MMEL. Το Διάστημα Αποκατάστασης στον MEL δεν πρέπει να είναι λιγότερο περιοριστικό από το αντίστοιχο Διάστημα Αποκατάστασης στον MMEL.

(β) Ο αερομεταφορέας είναι υπεύθυνος για την καθιέρωση αποτελεσματικού προγράμματος επισκευών, που περιλαμβάνει την παρακολούθηση των εκτός λειτουργίας στοιχείων και των σχετικών ανταλλακτικών, προσωπικού, ευκολιών και διαδικασιών που απαιτούνται για διασφάλιση έγκαιρης αποκατάστασης.

(γ) Δεν επιτρέπεται πτητική εκμετάλλευση του αεροσκάφους μετά την παρέλευση του Διαστήματος Αποκατάστασης που καθορίζεται στον MEL, εκτός εάν:

(i) Έχει επισκευασθεί το ελάττωμα, ή

(ii) Παραταθεί το Διάστημα Αποκατάστασης σύμφωνα με το JAR-MMEL/MEL.081

JAR-MMEL/MEL.081
Παράταση Διαστήματος Αποκατάστασης (RIE)
(Βλέπε το ACJ-MMEL/MEL.081)

Υπό την επιφύλαξη της έγκρισης από την Αρχή, ο αερομεταφορέας μπορεί να χρησιμοποιήσει μια διαδικασία για την παράταση των ισχυόντων Διαστημάτων Αποκατάστασης Β, Γ και Δ, και για την ίδια χρονική περίοδο που καθορίζεται στον MEL, υπό την προϋπόθεση ότι:

(α) Καθιερώνεται, από τον αερομεταφορέα, περιγραφή συγκεκριμένων καθηκόντων και ευθυνών για τον έλεγχο των παρατάσεων και γίνεται αποδεκτή από την Αρχή, και

(β) Μόνον ο αερομεταφορέας χορηγεί παράταση για μια φορά ως προς το ισχύον Διάστημα Αποκατάστασης, και

(γ) Η Αρχή ενημερώνεται για οποιαδήποτε παράταση χορηγήθηκε, εντός χρονοδιαγράμματος αποδεκτού από την Αρχή, που δεν θα υπερβαίνει τον ένα μήνα, και

(δ) Η επισκευή ολοκληρώνεται το συντομότερο.

JAR-MMEL/MEL.085
Αποδοχή του MEL

Νέοι MEL και τροποποιήσεις σε υφιστάμενους MEL θα εγκρίνονται μόνον σύμφωνα με το παρόν JAR-MMEL/MEL Τμήμα Γ.

JAR-MMEL/MEL.090
Πτητικές Λειτουργίες Εκτός του Εύρους του MEL

Παρά το JAR-MMEL/MEL.081, υπό την επιφύλαξη της έγκρισης από την Αρχή, ο αερομεταφορέας μπορεί να εξαιρεθεί από τη συμμόρφωση με τον διατιθέμενο MEL, με την προϋπόθεση ότι η εξαίρεση αυτή συμμορφώνεται με τους ισχύοντες περιορισμούς του MMEL.

ΜΕΡΟΣ 2 –
ΚΟΙΝΕΣ ΣΥΜΒΟΥΛΕΥΤΙΚΕΣ ΕΓΚΥΚΛΙΟΙ (ACJ)
ACJ – ΤΜΗΜΑ Α

ACJ-MMEL/MEL.001(α)
Όριο εφαρμογής του MEL

Βλέπε JAR-MMEL/MEL.001(α)

Εάν συμβεί μια βλάβη κατά τη φάση τροχοδρόμησης πριν από την τροχοδρόμηση για απογείωση, οποιαδήποτε απόφαση να συνεχισθεί η πτήση θα πρέπει να υπόκειται στην κρίση του χειριστή και την καλή αεροπορική τέχνη. Ο κυβερνήτης μπορεί να προσφύγει στον MEL πριν ληφθεί οποιαδήποτε απόφαση για συνέχιση της πτήσεως.

Ο MEL του αερομεταφορέα θα πρέπει να περιλαμβάνει διαδικασίες που πραγματεύονται οποιαδήποτε βλάβη η οποία συμβαίνει μεταξύ της έναρξης τροχοδρόμησης και της απελευθέρωσης των φρένων για απογείωση.

ACJ-MMEL/MEL.003
Συμμόρφωση

Βλέπε JAR-MMEL/MEL.003

Για τύπους αεροσκαφών σε πτητική εκμετάλλευση πριν από την ημερομηνία εφαρμογής του παρόντος JAR, ο αερομεταφορέας μπορεί, σε εθελοντική βάση, να συμμορφωθεί με το Τμήμα Γ του JAR-MMEL/MEL, σε συντονισμό με την Αρχή του.

ACJ – ΤΜΗΜΑ Β
ACJ-MMEL/MEL.010(γ)
Γενικά

Βλέπε JAR-MMEL/MEL.010(γ)

Εξοπλισμός που δεν σχετίζεται με την ασφάλεια παραπέμπει σε εξοπλισμό που δεν απαιτείται για λόγους πτητικής ικανότητας ή επιχειρησιακούς λόγους. Προκειμένου ο εκτός λειτουργίας εγκατεστημένος εξοπλισμός να θεωρηθεί ότι δεν σχετίζεται με την ασφάλεια, θα πρέπει να εξετασθούν τα ακόλουθα κριτήρια:

(α) Η πτητική λειτουργία του αεροσκάφους δεν επηρεάζεται δυσμενώς έτσι ώστε να παρεμποδίζονται οι τυποποιημένες διαδικασίες λειτουργίας που σχετίζονται με το προσωπικό εδάφους, το εν πτήσει προσωπικό ή/και το προσωπικό πτήσεων.

(β) Η κατάσταση του αεροσκάφους δεν επηρεάζεται δυσμενώς, έτσι ώστε να τίθεται σε κίνδυνο η ασφάλεια των επιβατών ή/και του προσωπικού.

(γ) Η κατάσταση του αεροσκάφους διαμορφώνεται, ώστε να ελαχιστοποιήσει την πιθανότητα επακόλουθης βλάβης που ενδέχεται να προκαλέσει τραυματισμό σε επιβάτες/προσωπικό ή/και να προκαλέσει ζημιά στο αεροσκάφος.

(δ) Η κατάσταση δεν περιλαμβάνει τη χρήση του απαιτούμενου εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης και δεν έχει αντίκτυπο στις διαδικασίες ανάγκης έτσι, ώστε το προσωπικό να μην μπορεί να τις εκτελέσει.

ACJ-MMEL/MEL.025
Μορφή του MMEL

Βλέπε JAR-MMEL/MEL.025

1. Προτιμάται το σύστημα αρίθμησης Προδιαγραφών ATA 100/2200.

2. Στο Προσάρτημα 1 στο ACJ-MMEL/MEL.025 φαίνεται η προτεινόμενη μορφή πέντε στηλών για τις τεχνικές σελίδες του MMEL.

3. Το Προσάρτημα 2 στο ACJ-MMEL/MEL.025 μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως υπόδειγμα για τον Πρόλογο.

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ 1 ΣΤΟ ACJ-MMEL/MEL.025

ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΑΡΧΩΝ

ΚΥΡΙΟΣ ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΛΑΧΙΣΤΟΥ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ

ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΣ:	**ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΗΣ:** **ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ:**	**ΣΕΛΙΔΑ:**

(1) Συστήματα και αύξων αριθμός Στοιχείο	(2) Κατηγορία Χρονικού Διαστήματος Αποκατάστασης	(3) Αριθμός εγκατεστημένων	(4) Αριθμός που απαιτείται για διάθεση	(5) Παρατηρήσεις ή εξαιρέσεις

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ 2 ΣΤΟ ACJ-MMEL/MEL.025

(ΔΕΙΓΜΑ)

ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΑΡΧΩΝ
ΚΥΡΙΟΣ ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΛΑΧΙΣΤΟΥ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ
(ΤΥΠΟΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΥΣ)

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Τα ακόλουθα έχουν εφαρμογή για κατόχους εγκεκριμένων πιστοποιητικών που επιχειρούν σύμφωνα με τις Λειτουργικές Απαιτήσεις των Αρχών (JAR-OPS). Το JAR απαιτεί όπως όλος ο εξοπλισμός που είναι εγκατεστημένος σε αεροσκάφος, σύμφωνα με τα Πρότυπα Πτητικής Ικανότητας και τις Λειτουργικές Απαιτήσεις, πρέπει να είναι σε λειτουργία. Όμως, οι Απαιτήσεις επιτρέπουν επίσης τη χρήση του Καταλόγου Ελάχιστου Εξοπλισμού (MEL), όπου δεν είναι αναγκαία η συμμόρφωση με απαιτήσεις συγκεκριμένου εξοπλισμού, χάριν της ασφάλειας υπό όλες τις συνθήκες πτητικής εκμετάλλευσης. Η πείρα έχει δείξει, ότι με όλα τα επίπεδα πλεονασμού που έχουν σχεδιαστεί στα αεροσκάφη, η λειτουργία κάθε συστήματος ή εγκατεστημένου εξαρτήματος μπορεί να μην είναι αναγκαία, όταν ο υπόλοιπος εν λειτουργία εξοπλισμός μπορεί να παρέχει ένα αποδεκτό επίπεδο ασφάλειας.

Ο Κύριος Κατάλογος Ελάχιστου Εξοπλισμού (MMEL) του JAA εκπονείται από τον Κάτοχο του Πιστοποιητικού Τύπου για να βελτιώσει τη χρησιμοποίηση των αεροσκαφών και ως εκ τούτου να παρέχει πιο άνετες και οικονομικές αεροπορικές μεταφορές για το κοινό. Ο MMEL του JAA περιλαμβάνει εκείνα τα στοιχεία του εξοπλισμού που σχετίζονται με την πτητική ικανότητα και τις απαιτήσεις πτητικής εκμετάλλευσης καθώς και άλλα στοιχεία εξοπλισμού, τα οποία ο JAA θεωρεί, ότι μπορούν να είναι εκτός ενεργείας και να διατηρείται ακόμα ένα αποδεκτό επίπεδο ασφάλειας με κατάλληλες συνθήκες και περιορισμούς. Δεν περιλαμβάνει τα προφανώς απαιτούμενα στοιχεία όπως είναι οι πτέρυγες, τα πτερύγια καμπυλότητας και τα πηδάλια διευθύνσεως.

Ο MMEL είναι η βάση για την εκπόνηση των MEL κατ' ιδίαν αερομεταφορέα, οι οποίοι λαμβάνουν υπόψη τη διαμόρφωση εξοπλισμού συγκεκριμένου αεροσκάφους του αερομεταφορέα και τις επιχειρησιακές συνθήκες. Ο MEL ενός αερομεταφορέα μπορεί να διαφέρει στη μορφή από τον MMEL, αλλά δεν μπορεί να είναι λιγότερο περιοριστικός από τον MMEL. Ο MEL του κατ' ιδίαν αερομεταφορέα, όταν εγκριθεί, επιτρέπει πτητική εκμετάλλευση του αεροσκάφους με εξοπλισμό εκτός ενεργείας.

Εξοπλισμός που δεν απαιτείται από την πτητική λειτουργία που διεξάγεται, καθώς και εξοπλισμός επιπλέον των απαιτήσεων του JAR, περιλαμβάνονται στον MEL με ανάλογες συνθήκες και περιορισμούς. Ο MEL δεν πρέπει να παρεκκλίνει από τις Οδηγίες Πτητικής Ικανότητας ή οποιαδήποτε άλλη Υποχρεωτική Απαίτηση. Είναι σημαντικό να ενθυμείστε ότι όλος ο εξοπλισμός που σχετίζεται με την πτητική ικανότητα και τις απαιτήσεις πτητικής εκμετάλλευσης του αεροσκάφους, που δεν καταγράφεται στον MMEL, πρέπει να είναι εν λειτουργία.

Κατάλληλες συνθήκες και περιορισμοί με τη μορφή αφισών, διαδικασίες συντήρησης, διαδικασίες λειτουργίας πληρώματος και άλλοι περιορισμοί, κατά περίπτωση, καθορίζονται στον MEL προκειμένου να διασφαλισθεί, ότι διατηρείται ένα αποδεκτό επίπεδο ασφάλειας.

Ο MEL έχει σκοπό να επιτρέπει πτητική εκμετάλλευση με στοιχεία εξοπλισμού εκτός ενεργείας για χρονική περίοδο μέχρις ότου μπορούν να ολοκληρωθούν οι επισκευές. Είναι σημαντικό να ολοκληρωθούν οι επισκευές το ταχύτερο δυνατόν. Προκειμένου να διατηρηθεί ένα αποδεκτό επίπεδο ασφάλειας και αξιοπιστία, ο MMEL καθιερώνει περιορισμούς ως προς τη διάρκεια και τις συνθήκες για πτητική εκμετάλλευση με εξοπλισμό εκτός ενεργείας. Ο MEL προβλέπει αποδέσμευση του αεροσκάφους για πτήση με εξοπλισμό εκτός ενεργείας.

Όταν ένα στοιχείο του εξοπλισμού αποκαλυφθεί, ότι είναι εκτός ενεργείας, αναφέρεται κάνοντας μια εγγραφή στο Αρχείο/Μητρώο Συντήρησης Αεροσκάφους, όπως ορίζεται από το JAR. Το στοιχείο αυτό είτε επισκευάζεται είτε μπορεί να αναβληθεί σύμφωνα με τον MEL ή άλλα μέσα έγκρισης αποδεκτά από την αρμόδια Αρχή πριν από την περαιτέρω πτητική εκμετάλλευση. Οι συνθήκες και περιορισμοί του MEL δεν απαλλάσσουν τον αερομεταφορέα από το να καθορίσει, ότι το αεροσκάφος είναι σε κατάσταση για ασφαλή πτητική λειτουργία με στοιχεία εξοπλισμού εκτός ενεργείας.

Όταν πληρούνται αυτές οι απαιτήσεις, εκδίδεται Αποδέσμευση Πτητικής Ικανότητας, εγγραφή στο Αρχείο/Μητρώο Συντήρησης Αεροσκάφους, ή άλλη εγκεκριμένη τεκμηρίωση, όπως ορίζεται από το JAR. Αυτή η τεκμηρίωση απαιτείται πριν από την πτητική εκμετάλλευση με οποιοδήποτε στοιχείο του εξοπλισμού εκτός ενεργείας.

Οι αερομεταφορείς είναι υπεύθυνοι για την άσκηση του απαιτούμενου επιχειρησιακού ελέγχου ώστε να διασφαλίσουν ότι διατηρείται ένα αποδεκτό επίπεδο ασφαλείας. Πρέπει επίσης να εξετασθεί η έκθεση σε πρόσθετες βλάβες κατά τη διάρκεια συνεχούς πτητικής εκμετάλλευσης με συστήματα ή εξαρτήματα εκτός ενεργείας. Οποτεδήποτε είναι δυνατόν, έχουν ληφθεί υπόψη σε αυτόν τον MMEL τα πολλαπλά στοιχεία εκτός ενεργείας. Όμως, δεν είναι πιθανό ότι όλοι οι δυνατοί συνδυασμοί αυτής της φύσεως έχουν ληφθεί υπόψη. Ως εκ τούτου, κατά την πτητική εκμετάλλευση με πολλαπλά στοιχεία εκτός ενεργείας, πρέπει να εξετάζονται οι αλληλεξαρτήσεις μεταξύ αυτών των στοιχείων καθώς και η επίδραση στην πτητική εκμετάλλευση του αεροσκάφους και το φόρτο εργασίας του πληρώματος.

Οι αερομεταφορείς πρέπει να εκπονήσουν ένα ελεγχόμενο και σωστό πρόγραμμα επισκευών, που περιλαμβάνει τα ανταλλακτικά, προσωπικό, ευκολίες, διαδικασίες και χρονοδιαγράμματα για να διασφαλισθεί η έγκαιρη αποκατάσταση. Το πρόγραμμα αυτό πρέπει να προσδιορίζει τις ενέργειες που απαιτούνται για μηνύματα διαφορών στη Συντήρηση.

ΟΤΑΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΕΙΤΑΙ Ο MEL, ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ ΜΕ ΤΟ ΔΗΛΩΜΕΝΟ ΣΚΟΠΟ ΤΟΥ ΠΡΟΛΟΓΟΥ, ΤΟΥΣ ΟΡΙΣΜΟΥΣ ΚΑΙ ΤΟΥΣ ΟΡΟΥΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΥΣ ΠΟΥ ΚΑΘΟΡΙΖΟΝΤΑΙ ΣΤΟΝ MEL.

ΟΡΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΕΠΕΞΗΓΗΜΑΤΙΚΕΣ ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ

Επιπλέον του Προλόγου, που διατάσσεται και συντάσσεται σύμφωνα με τις οδηγίες του παρόντος Δείγματος, ο MMEL θα πρέπει να περιέχει, ως τμήμα του Προλόγου, επαρκείς Ορισμούς και Επεξηγηματικές Σημειώσεις ώστε να παρέχουν στο χρήστη (αυτός είναι κυρίως ο αερομεταφορέας όταν συντάσσει τον MEL) πλήρη και κατάλληλη κατανόηση της πρόθεσης και του σκοπού των στοιχείων που περιέχει.

Αν και πολλοί από τους Ορισμούς που χρησιμοποιούνται θα είναι κοινοί για όλους τους MMEL, άλλοι θα είναι συγκεκριμένοι για ιδιαίτερους και ατομικούς τύπους αεροσκαφών. Οι κάτοχοι Πιστοποιητικού Τύπου θα πρέπει, όταν προετοιμάζουν τον MMEL, να εξασφαλίζουν ότι περιλαμβάνονται όλοι οι σχετικοί Ορισμοί. Ομοίως, θα πρέπει να παρέχονται Επεξηγηματικές Σημειώσεις με επαρκείς λεπτομέρειες, οποτεδήποτε η πρόθεση και ο σκοπός ενός όρου ή φράσης ή σύντμησης κ.λπ. είναι αναγκαία ή ενδεδειγμένα.

Οι κάτοχοι Πιστοποιητικού Τύπου πρέπει να προβλέπουν στους MMEL που προετοιμάζουν, τους ακόλουθους Ορισμούς για τις Κατηγορίες Χρονικών Διαστημάτων Αποκατάστασης.

Κατηγορία Α

Δεν καθορίζεται τυποποιημένο διάστημα, όμως, τα στοιχεία αυτής της κατηγορίας πρέπει να επισκευάζονται σύμφωνα με τις συνθήκες που δηλώνονται στη στήλη (5) «Παρατηρήσεις ή Εξαιρέσεις» του MMEL.

Όταν καθορίζεται χρονική περίοδος σε ημερολογιακές ημέρες, θα πρέπει να αρχίζει στις 00:01 της ημερολογιακής ημέρας που έπεται της ημέρας ανακάλυψης.

Κατηγορία Β

Στοιχεία αυτής της κατηγορίας πρέπει να επισκευάζονται εντός τριών (3) συνεχόμενων ημερολογιακών ημερών, εξαιρουμένης της ημέρας ανακάλυψης.

Κατηγορία Γ

Στοιχεία αυτής της κατηγορίας πρέπει να επισκευάζονται εντός δέκα (10) συνεχόμενων ημερολογιακών ημερών, εξαιρουμένης της ημέρας ανακάλυψης.

Κατηγορία Δ

Στοιχεία αυτής της κατηγορίας πρέπει να επισκευάζονται εντός εκατό είκοσι (120) συνεχόμενων ημερολογιακών ημερών, εξαιρουμένης της ημέρας ανακάλυψης.

ACJ-MMEL/MEL.030

Πολλαπλές Καταστάσεις Εκτός Λειτουργίας

Βλέπε JAR-MMEL/MEL.030

1. Οι Πρόλογοι των MMEL πρέπει να καθιστούν σαφές, ότι δεν εξετάζονται όλοι οι συνδυασμοί καταστάσεων εκτός λειτουργίας.

2. Ο MMEL δεν μπορεί να περιλαμβάνει όλους τους συνδυασμούς καταστάσεων εκτός λειτουργίας. Ως εκ τούτου, πρέπει να γίνει αποδεκτό ότι ένεκα της ποικιλίας των πολλαπλών καταστάσεων εκτός λειτουργίας οι οποίες ενδέχεται να ανακύψουν, είναι πιθανόν ότι πολλές δεν θα καλύπτονται στον MMEL.

ACJ-MMEL/MEL.040/.80

Χρονικά διαστήματα Αποκατάστασης

Βλέπε JAR-MMEL/MEL.040 και JAR-MMEL/MEL.080

1. Ο MMEL/MEL έχει σκοπό να επιτρέπει πτητικές λειτουργίες με στοιχεία του εξοπλισμού εκτός ενεργείας για εκείνη τη χρονική περίοδο που είναι αναγκαία για να οργανωθούν οι επισκευές.

2. Ο MMEL/MEL δεν πρέπει να εκλαμβάνεται ως εργαλείο για παρατεταμένη ή μόνιμη πτητική εκμετάλλευση αεροσκαφών με διαμόρφωση που αποκλίνει από την κατάσταση πιστοποίησής τους. Ως εκ τούτου, είναι σημαντικό ότι οι επισκευές πρέπει να ολοκληρώνονται το ταχύτερο δυνατόν, προκειμένου το επηρεαζόμενο αεροσκάφος να μπορεί να επιστρέψει στην κατάσταση πιστοποίησής του. Για να διατηρηθεί αυτό το επίπεδο, ο MMEL καθιερώνει περιορισμούς ως προς τη διάρκεια πτητικής εκμετάλλευσης με εξοπλισμό εκτός ενεργείας. Αυτοί αποκαλούνται Χρονικά Διαστήματα Αποκατάστασης και ορίζονται ως Α, Β, Γ, ή Δ.

3. Η Κατηγορία Χρονικού Διαστήματος Αποκατάστασης για κάθε στοιχείο στον MMEL δηλώνεται στη στήλη 2. (Βλέπε το Προσάρτημα 1 στο ACJ-MMEL/MEL.025). Η κατηγορία κάθε στοιχείου εκτός ενεργείας θα καθορίζεται σύμφωνα με τις προδιαγραφές στο JAR-MMEL/MEL.040.

4. Ένα αεροσκάφος μπορεί να έχει εγκατεστημένο εξοπλισμό, τον οποίο ο αερομεταφορέας θεωρεί ότι δεν είναι αναγκαίος για την πτητική του εκμετάλλευση και ενδέχεται να θέλει να καθυστερήσει την αποκατάσταση τέτοιων στοιχείων για απεριόριστο χρόνο. Σε τέτοιες περιπτώσεις, αρμόζει η τροποποίηση του αεροσκάφους και η απενεργοποίηση, αναστολή ή αφαίρεση του συστήματος θα πρέπει να ολοκληρωθεί με μια κατάλληλη εγκεκριμένη διαδικασία τροποποίησης.

ACJ - ΤΜΗΜΑ Γ

ACJ-MMEL/MEL.055

Τύποι Πτητικών Λειτουργιών

Βλέπε JAR-MMEL/MEL.055

Ο MEL θα πρέπει να περιλαμβάνει τους όρους διάθεσης που σχετίζονται με πτήσεις που διεξάγονται σύμφωνα με τον κατάλογο Ειδικών Εξουσιοδοτήσεων που φαίνεται στο Πιστοποιητικό του Αερομεταφορέα π.χ. RVSM, RNAV, ETOPS κλπ.

ACJ-MMEL/MEL.060(β)

Προετοιμασία του MEL

Βλέπε JAR-MMEL/MEL.060(β)

Εάν ο MMEL για συγκεκριμένο τύπο αεροσκάφους δεν έχει εγκριθεί από την Αρχή, τότε ο αερομεταφορέας μπορεί να χρησιμοποιεί έναν MMEL που εκπονήθηκε από τον Κάτοχο Πιστοποιητικού Τύπου και εγκρίθηκε από την Αρχή του Κράτους Σχεδιασμού. Εάν αυτό δεν υφίσταται, μπορεί να χρησιμοποιηθεί ένας εναλλακτικός MMEL που εκπονήθηκε από άλλη Αρχή του JAA ή Αρχή που δεν ανήκει στον JAA (π.χ. FAA, TCCA). Η χρήση εναλλακτικού MMEL υπόκειται σε συμφωνία με την Αρχή του αερομεταφορέα.

ACJ-MMEL/MEL.065

Μορφή του MEL

Βλέπε JAR-MMEL/MEL.065

1. Προτιμάται το σύστημα αρίθμησης Προδιαγραφών ATA 100/2200.

2. Στο Προσάρτημα 1 στο ACJ-MMEL/MEL.025 φαίνεται μια πρόταση για μορφή πέντε στηλών για όλους τους MEL.

3. Το Προσάρτημα 1 στο ACJ-MMEL/MEL.065 μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως υπόδειγμα για τον Πρόλογο.

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ 1 στο ACJ-MMEL/MEL.065

(ΔΕΙΓΜΑ)

ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΑΡΧΩΝ

(ΟΝΟΜΑ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΑ)

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΛΑΧΙΣΤΟΥ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ

(ΤΥΠΟΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΥΣ)

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

ΣΗΜΕΙΩΣΗ:

Αυτό το Δείγμα Προλόγου παρατίθεται μόνον ως παράδειγμα του τι απαιτείται και οι αερομεταφορείς

μπορεί, με τη σύμφωνη γνώμη της Αρχής τους, να διαφοροποιούν τη μορφή και το περιεχόμενο των Προλόγων των MEL τους για να ταιριάζουν με τις ανάγκες και τις απαιτήσεις τους.

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο Κατάλογος Ελάχιστου Εξοπλισμού (MEL) βασίζεται στον Κύριο Κατάλογος Ελάχιστου Εξοπλισμού (MMEL) (της Πιστοποιούσας Αρχής) (Αναθεώρηση, ημερομηνία).

Αυτός ο MEL λαμβάνει υπόψη το συγκεκριμένο εξοπλισμό του αεροσκάφους (του αερομεταφορέα), συνθήκες διαμόρφωσης και επιχειρησιακές συνθήκες, διαδρομές που θα καλυφθούν καθώς και απαιτήσεις που τέθηκαν από την αρμόδια Αρχή.

Αυτός ο MEL δεν θα αποκλίνει από οποιαδήποτε ισχύουσα Οδηγία Πτητικής Ικανότητας ή οποιαδήποτε άλλη Υποχρεωτική Απαίτηση και δεν θα είναι λιγότερο περιοριστικός από τον MMEL.

Ο MEL έχει σκοπό να επιτρέπει πτητικές λειτουργίες με στοιχεία του εξοπλισμού εκτός ενεργείας για μια χρονική περίοδο μέχρις ότου μπορεί να ολοκληρωθεί η επισκευή.

Οι επισκευές πρέπει να ολοκληρώνονται το ταχύτερο δυνατόν.

Οι Συνθήκες και οι Περιορισμοί του MEL δεν απαλλάσσουν τον Κυβερνήτη από το να καθορίσει ότι το αεροσκάφος είναι στην πρέπουσα κατάσταση για ασφαλή πτητική λειτουργία με τις καθορισμένες καταστάσεις εκτός ενεργείας να επιτρέπονται από τον MEL.

Οι προβλέψεις του MEL έχουν εφαρμογή μέχρις ότου το αεροσκάφος αρχίσει την πτήση.

Οποιαδήποτε απόφαση να συνεχισθεί η πτήση μετά από βλάβη ή κατάσταση εκτός ενεργείας η οποία γίνεται φανερή μετά την έναρξη της πτήσεως πρέπει να υπόκειται στην κρίση του χειριστή και την καλή αεροπορική τέχνη. Ο Κυβερνήτης μπορεί να συνεχίσει να αναφέρεται και να χρησιμοποιεί τον MEL κατά περίπτωση.

Η Αρχή, με την έγκριση του MEL, επιτρέπει τη διάθεση του αεροσκάφους για πτήσεις με αμοιβή, αυτομεταφοράς ή εκπαιδευτικές με ορισμένα στοιχεία ή εξαρτήματα εκτός ενεργείας, με την προϋπόθεση ότι διατηρείται ένα αποδεκτό επίπεδο ασφάλειας με τη χρήση ανάλογων επιχειρησιακών διαδικασιών ή διαδικασιών συντήρησης, με τη μεταφορά της λειτουργίας σε ένα άλλο εξάρτημα που λειτουργεί, ή με αναφορά σε άλλα όργανα ή εξαρτήματα που παρέχουν τις απαιτούμενες πληροφορίες.

Σημείωση:

Για διάθεση με ελλείποντα τμήματα του σκάφους ή του κινητήρα, αναφερθείτε στον ΚΑΤΑΛΟΓΟ ΑΠΟΚΛΙΣΗΣ ΑΠΟ ΤΗ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ (CDL).

2. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΤΟΥ MEL

Ο MEL περιλαμβάνει μόνον εκείνα τα στοιχεία που απαιτούνται από τους Κανονισμούς Πτητικής Εκμετάλλευσης, ή εκείνα τα στοιχεία που είναι σημαντικά για την πτητική ικανότητα, τα οποία μπορεί να είναι εκτός ενεργείας πριν από τη διάθεση, με την προϋπόθεση ότι τηρούνται οι κατάλληλοι περιορισμοί και διαδικασίες. Εξοπλισμός προφανώς βασικός για την πτητική ικανότητα αεροσκάφους, όπως είναι οι πτέρυγες, πηδάλια διευθύνσεως, πτερύγια καμπυλότητας, κινητήρες, σύστημα προσγειώσεως κ.λπ. δεν καταγράφονται στον κατάλογο και πρέπει να είναι εν ενεργεία για όλες τις πτήσεις. Είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι:

ΟΛΑ ΤΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΑ ΟΠΟΙΑ ΣΧΕΤΙΖΟΝΤΑΙ ΜΕ ΤΗΝ ΠΤΗΤΙΚΗ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΥΣ ΚΑΙ ΔΕΝ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ ΣΤΟΝ ΚΑΤΑΛΟΓΟ, ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ ΑΥΤΟΜΑΤΩΣ ΝΑ ΕΙΝΑΙ ΕΝ ΕΝΕΡΓΕΙΑ.

3. ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΓΙΑ ΔΙΑΘΕΣΗ

Η απόφαση του Κυβερνήτη της πτήσεως να επιδιορθώσει τα επιτρεπτά εκτός ενεργείας στοιχεία πριν από την πτήση θα έχει προτεραιότητα έναντι των διατάξεων που περιέχονται στον MEL. Ο Κυβερνήτης μπορεί να ζητήσει απαιτήσεις πάνω από τις ελάχιστες που καταγράφονται, οποτεδήποτε κατά την κρίση του ο πρόσθετος αυτός εξοπλισμός είναι απαραίτητος για την ασφάλεια συγκεκριμένης πτήσεως υπό τις ειδικές συνθήκες που επικρατούν κατά τη στιγμή αυτή.

Ο MEL δεν μπορεί να λαμβάνει υπόψη όλες τις πολλαπλές καταστάσεις εκτός ενεργείας. Ως εκ τούτου, πριν από τη διάθεση αεροσκάφους με πολλαπλά στοιχεία του MEL εκτός ενεργείας, πρέπει να εξασφαλισθεί ότι οποιαδήποτε αλληλεπίδραση ή αλληλεξάρτηση μεταξύ των εκτός ενεργείας στοιχείων δεν θα έχει σαν αποτέλεσμα την υποβάθμιση του επιπέδου ασφάλειας ή/και μια υπερβολική αύξηση του φόρτου εργασίας του πληρώματος. Ιδιαιτέρως σε αυτήν την περιοχή των πολλαπλών διαφορών και ειδικά διαφορών σε σχετιζόμενα στοιχεία, πρέπει να χρησιμοποιείται η καλή κρίση, που βασίζεται στις περιστάσεις της περιπτώσεως, και περιλαμβάνει κλιματολογικές συνθήκες και συνθήκες διαδρομής.

4. ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ

Πρέπει να γίνεται κάθε προσπάθεια από τη Συντήρηση για να διορθώσει όλα τα τεχνικά ελαττώματα όσο το δυνατόν συντομότερα και ότι το αεροσκάφος θα αποδεσμευτεί από ένα σταθμό συντήρησης σε πλήρως επιχειρησιακή κατάσταση. Ο Κυβερνήτης πρέπει να ενημερώνεται από τη Συντήρηση το ταχύτερο δυνατόν, εφόσον είναι αδύνατον να επισκευασθεί το εκτός ενεργείας στοιχείο πριν από την αναχώρηση.

Οποτεδήποτε ένα αεροσκάφος αποδεσμεύεται από τη Συντήρηση για διάθεση με στοιχεία εκτός ενεργείας, απαιτούνται τα ακόλουθα:

Το τεχνικό μητρώο επί του αεροσκάφους πρέπει να περιλαμβάνει λεπτομερή περιγραφή των εκτός ενεργείας στοιχείων, ειδικές συμβουλές για το πλήρωμα διακυβέρνησης, εάν απαιτούνται, και πληροφορίες σχετικά με τη διορθωτική ενέργεια που έγινε.

Όταν αυτά είναι προσιτά στο πλήρωμα κατά την πτήση, τα χειριστήρια ελέγχου ή/και οι ενδείκτες που σχετίζονται με τα εκτός ενεργείας στοιχεία ή εξαρτήματα πρέπει να έχουν εμφανή πινακίδια.

Σημείωση:

Στην έκταση που είναι εφικτό, τα πινακίδια θα πρέπει να τοποθετούνται δίπλα από το χειριστήριο ελέγχου ή τον ενδείκτη του επηρεαζόμενου στοιχείου. Όμως, το κείμενο του πινακιδίου και η θέση θα πρέπει να προσδιορίζεται από τον αερομεταφορέα, εκτός εάν άλλως καθορίζεται.

Εφόσον μια απρόσεκτη λειτουργία θα μπορούσε να προξενήσει κίνδυνο, ο εξοπλισμός αυτός πρέπει να καθίσταται ανενεργός (φυσικά) όπως καθορίζεται στην ανάλογη Διαδικασία Συντήρησης.

Οι σχετικές Επιχειρησιακές Διαδικασίες και οι Διαδικασίες Συντήρησης περιέχονται στο (αναφέρετε το συγκεκριμένο Εγχειρίδιο, Τμήμα, Κεφάλαιο ή Μέρος κ.λπ. που είναι εγκεκριμένο από την αρμόδια Αρχή).

5. ΧΡΟΝΙΚΑ ΔΙΑΣΤΗΜΑΤΑ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

Στοιχεία ή εξαρτήματα εκτός ενεργείας, που αναστέλλονται σύμφωνα με τον MEL, πρέπει να επισκευαστούν στα ή πριν από τα χρονικά διαστήματα αποκατάστασης που καθιερώνονται με τα ακόλουθα ενδεικτικά γράμματα που δίνονται στη στήλη «Κατηγορία Χρονικών Διαστημάτων Αποκατάστασης» του MEL.

Κατηγορία Α

Δεν καθορίζεται τυποποιημένο χρονικό διάστημα, όμως, τα στοιχεία αυτής της κατηγορίας πρέπει να επισκευάζονται σύμφωνα με τις συνθήκες που δηλώνονται στη στήλη (5) «Παρατηρήσεις ή Εξαιρέσεις» του MMEL.

Όταν καθορίζεται χρονική περίοδος σε ημερολογιακές ημέρες, πρέπει να αρχίζει στις 00:01 της ημερολογιακής ημέρας που έπεται της ημέρας ανακάλυψης.

Κατηγορία Β

Στοιχεία αυτής της κατηγορίας πρέπει να επισκευάζονται εντός τριών (3) συνεχόμενων ημερολογιακών ημερών, εξαιρουμένης της ημέρας ανακάλυψης.

Κατηγορία Γ

Στοιχεία αυτής της κατηγορίας πρέπει να επισκευάζονται εντός δέκα (10) συνεχόμενων ημερολογιακών ημερών, εξαιρουμένης της ημέρας ανακάλυψης.

Κατηγορία Δ

Στοιχεία αυτής της κατηγορίας πρέπει να επισκευάζονται εντός εκατό είκοσι (120) συνεχόμενων ημερολογιακών ημερών, εξαιρουμένης της ημέρας ανακάλυψης.

6. ΠΑΡΑΤΑΣΕΙΣ ΧΡΟΝΙΚΩΝ ΔΙΑΣΤΗΜΑΤΩΝ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

Υπό την επιφύλαξη της έγκρισης από την Αρχή, ο αερομεταφορέας μπορεί να χρησιμοποιεί μια διαδικασία για την παράταση των ισχυόντων Χρονικών Διαστημάτων Αποκατάστασης Β, Γ και Δ, για την ίδια διάρκεια όπως καθορίζεται στον MEL σύμφωνα με το JAR-MMEL/MEL.081.

7. ΟΡΙΣΜΟΙ

Για τους σκοπούς του παρόντος MEL θα ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

(α) «Μετεωρολογικές Συνθήκες Όψεως» (VMC) σημαίνει ότι το ατμοσφαιρικό περιβάλλον είναι τέτοιο που θα επιτρέπει σε μια πτήση να εξελιχθεί υπό τους Κανόνες Πτήσεως εξ Όψεως που έχουν εφαρμογή στην πτήση. Αυτό δεν εμποδίζει πτητική εκμετάλλευση υπό Κανόνες Πτήσεως δι' Οργάνων.

(β) Πτητική λειτουργία «Ημέρας» είναι οποιαδήποτε πτήση διεξάγεται από το σημείο απογείωσης μέχρι την προσγείωση εντός 30 λεπτών πριν από την ανατολή και 30 λεπτών μετά τη δύση.

(γ) Η «Παύλα (-)» στις στήλες 3 και 4 δηλώνει μια μεταβαλλόμενη ποσότητα.

(δ) «Συνθήκη Παγοποίησης» - το ατμοσφαιρικό περιβάλλον είναι τέτοιο, ώστε μπορεί να σχηματισθεί πάγος στο αεροσκάφος ή εντός των κινητήρων.

(ε) «Έναρξη πτήσεως». Το σημείο όπου ένα αεροσκάφος αρχίζει να κινείται με τη δική του ισχύ με σκοπό προετοιμασίας για απογείωση.

(στ) «Εκτός ενεργείας» σημαίνει ότι ο εξοπλισμός λειτουργεί ανώμαλα, στην έκταση που δεν εκπληρώνει τον προτιθέμενο σκοπό του ή δεν λειτουργεί συνεχώς εντός των σχεδιαστικών του λειτουργικών ορίων ή ανοχών.

Ορισμένοι εξοπλισμοί έχουν σχεδιαστεί ώστε να ανέχονται βλάβες και παρακολουθούνται από υπολογιστές, οι οποίοι εκπέμπουν μηνύματα βλάβης σε έναν κεντρικό υπολογιστή για σκοπούς συντήρησης. Η παρουσία αυτής της κατηγορίας μηνύματος δεν σημαίνει, ότι ο εξοπλισμός είναι εκτός ενεργείας.

(ζ) «Εύφλεκτο Υλικό» είναι υλικό το οποίο έχει τη δυνατότητα να πιάνει φωτιά και να καίγεται.

ΣΗΜΕΙΩΣΗ:

Αυτός δεν είναι ένας εξαντλητικός κατάλογος και οι αερομεταφορείς μπορούν να περιλαμβάνουν στους δικούς τους MEL οποιοδήποτε ορισμό που θεωρείται ότι είναι σχετικός.

8. ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΜΗΝΥΜΑΤΩΝ (εφόσον είναι κατάλληλο)

Το αεροσκάφος αυτό είναι εξοπλισμένο με σύστημα (όπως είναι το ECAM/EICAS) το οποίο παρέχει διαφορετικά επίπεδα μηνυμάτων πληροφοριών του συστήματος (Προειδοποίησης-Warning, Προσοχής-Caution, Συμβουλευτικά-Advisory, Κατάστασης-Status, Συντήρησης-Maintenance κλπ). Οποιοδήποτε μήνυμα διαφοράς του αεροσκάφους που επηρεάζει τη διάθεση θα είναι κανονικά στο επίπεδο του μηνύματος κατάστασης ή υψηλότερα. Ως εκ τούτου, οι καταστάσεις των συστημάτων που καταλήγουν μόνον σε ένα Μήνυμα Συντήρησης δεν περιλαμβάνονται κανονικά στον MEL καθώς αυτά, καθαυτά, δεν απαγορεύουν τη διάθεση του αεροσκάφους. Όμως, τα μηνύματα διαφορών συντήρησης πρέπει να καταγράφονται και να διορθώνονται σύμφωνα με το εγκεκριμένο πρόγραμμα συντήρησης.

9. ΠΤΗΤΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΕΞΩ ΑΠΟ ΤΟ ΕΥΡΟΣ ΤΟΥ MEL

Εκείνοι οι αερομεταφορείς οι οποίοι είναι εξουσιοδοτημένοι από την αρμόδια Αρχή, σύμφωνα με το JAR-MMEL/MEL.090, να επιχειρούν εκτός των συνθηκών του MEL θα πρέπει να παραθέσουν στον Πρόλογο του MEL τις ρυθμίσεις και διαδικασίες για τέτοιες πτητικές λειτουργίες, όπως έχει συμφωνηθεί με την Αρχή τους.

ACJ-MMEL/MEL.075
Επιχειρησιακές Διαδικασίες
και Διαδικασίες Συντήρησης

Βλέπε JAR-MMEL/MEL.075

(α) Οι επιχειρησιακές διαδικασίες και οι διαδικασίες συντήρησης είναι τμήμα του MEL. Αποτελούν αναπόσπαστο μέρος των αντισταθμιστικών συνθηκών που απαιτούνται για να διατηρηθεί ένα αποδεκτό επίπεδο ασφάλειας, δίνοντας τη δυνατότητα στην Αρχή να εγκρίνει τον MEL. Η Αρχή μπορεί να ζητήσει παρουσίαση των συγκεκριμένων διαδικασιών (ιε) ή/και (ιγ) στην πορεία της διαδικασίας έγκρισης του MEL.

(β) Τα εγχειρίδια του αερομεταφορέα μπορεί να περιλαμβάνουν το Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης, το Εγχειρίδιο Συντήρησης ή άλλα έντυπα αποδεκτά από την Αρχή.

ACJ-MMEL/MEL.081
Παράταση Χρονικού Διαστήματος Αποκατάστασης (RIE)

Βλέπε JAR-MMEL/MEL.081

1. Ο αερομεταφορέας πρέπει να διασφαλίσει ότι οι επισκευές ολοκληρώνονται το ταχύτερο δυνατόν. Οι RIE εισάγονται για να επιτρέψουν στους αερομεταφορείς να συνεχίσουν να εκμεταλλεύονται ένα αεροσκάφος μετά την εκπνοή του Χρονικού Διαστήματος Αποκατάστασης εφόσον η επισκευή δεν κατέστη δυνατή. Μπορεί να ζητηθεί από έναν αερομεταφορέα που χρησιμοποιεί RIE να αναφέρει αναδρομικά στην Αρχή όλες αυτές

τις χρήσεις, μαζί με τους λόγους. Η Αρχή είναι βασικά υπεύθυνη για την επίβλεψη των RIE.

2. Η Αρχή ενδέχεται να απορρίψει οποιαδήποτε αίτηση που γίνεται από αερομεταφορέα, για τη χρησιμοποίηση των RIE, ο οποίος θεωρείται ότι δεν έχει την απαραίτητη επιχειρησιακή και μηχανολογική επάρκεια. Ο αερομεταφορέας πρέπει να παρέχει στην Αρχή λεπτομέρειες για το όνομα και τη θέση του ορισμένου προσώπου που είναι υπεύθυνο για τον έλεγχο της διαδικασίας RIE της εταιρείας καθώς και λεπτομέρειες των συγκεκριμένων καθηκόντων και ευθυνών που καθιερώθηκαν από τον αερομεταφορέα για να ελέγχει τη χρησιμοποίηση των RIE. Το εξουσιοδοτούν προσωπικό, το οποίο πρέπει να είναι επαρκώς εκπαιδευμένο στον τεχνικό ή/και επιχειρησιακό τομέα γνώσεων, θα πρέπει να γράφεται σε κατάλογο με το διορισμό και το όνομα. Η Αρχή θα πρέπει να εξετάσει την μηχανολογική επάρκεια του αερομεταφορέα και την αποδοχή των εξουσιοδοτούντων προσώπων. Όταν ο αερομεταφορέας χρησιμοποιεί ευκολίες συντήρησης που έχει λήξει η σύμβαση, η Αρχή θα πρέπει να κρίνει εάν η σχέση μεταξύ ενός αερομεταφορέα και ενός ανεξάρτητου εργολάβου συντήρησης είναι επαρκής για τους σκοπούς των RIE.

3. Η ευθύνη για την παρακολούθηση της προσκόλλησης ενός αερομεταφορέα στους κανόνες που διέπουν τη χρησιμοποίηση των RIE ανήκει στην Αρχή η οποία θα πρέπει να παρέχει ένα κατάλληλο Έντυπο Αναφοράς RIE που ζητά λεπτομέρειες του αρχικού ελαττώματος, το λόγο για τη RIE και λόγους γιατί η επισκευή δεν εκτελέσθηκε εντός του αρχικού Χρονικού Διαστήματος Αποκατάστασης. Οι αερομεταφορείς θα πρέπει να προωθήσουν το έντυπο στην Αρχή εντός χρονοδιαγράμματος αποδεκτού από αυτήν.

4. Η Αρχή θα πρέπει να περιγράφει λεπτομερώς τις διαδικασίες που θα ακολουθηθούν όταν έχει να κάνει με την εφαρμογή και χρήση των RIE. Είναι σημαντικό να ακολουθούνται κατάλληλες διαδικασίες. Στην περίπτωση που αερομεταφορείς δεν συμμορφώνονται με τις καθορισμένες διαδικασίες, η Αρχή θα πρέπει να αναλάβει δράση με προειδοποιητικές επιστολές και βασικά με αφαίρεση της εξουσιοδότησης να χρησιμοποιούν RIE, είτε σε προσωρινή, είτε σε μόνιμη βάση.

Άρθρο Τρίτο
Παραπομπές

Για την εφαρμογή του παρόντος Κανονισμού χρησιμοποιείται συμβουλευτικά το εγχειρίδιο «Διαχειριστική και Καθοδηγητική ύλη» του Συνδέσμου Αεροπορικών Αρχών (JAA), μέρος 4ο (Section 4, Administrative and Guidance Material).

Άρθρο Τέταρτο
Καταργούμενες Διατάξεις

Από δημοσιεύσεως του παρόντος καταργούνται όσες διατάξεις είναι αντίθετες με τις διατάξεις αυτού.

Άρθρο Πέμπτο
Έναρξη Ισχύος

Η ισχύς του παρόντος αρχίζει από της δημοσιεύσεώς του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Στον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων αναθέτουμε τη δημοσίευση και εκτέλεση του παρόντος Διατάγματος.

Αθήνα, 25 Απριλίου 2012

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ
ΚΑΡΟΛΟΣ ΓΡ. ΠΑΠΟΥΛΙΑΣ

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ
ΜΑΥΡΟΥΔΗΣ Χ. ΒΟΡΙΔΗΣ

ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ

ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΙΜΗ ΠΩΛΗΣΗΣ ΦΥΛΛΩΝ ΤΗΣ ΕΦΗΜΕΡΙΔΑΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

Σε έντυπη μορφή:

- Για τα Φ.Ε.Κ. από 1 έως 16 σελίδες σε 1 € προσαυξανόμενη κατά 0,20 € για κάθε επιπλέον οκτασέλιδο ή μέρος αυτού.
- Για τα φωτοαντίγραφα Φ.Ε.Κ. σε 0,15 € ανά σελίδα.

Σε μορφή DVD/CD:

Τεύχος	Ετήσια έκδοση	Τριμηνιαία έκδοση	Μηνιαία έκδοση
Α΄	150 €	40 €	15 €
Β΄	300 €	80 €	30 €
Γ΄	50 €	-	-
Υ.Ο.Δ.Δ.	50 €	-	-
Δ΄	110 €	30 €	-

Τεύχος	Ετήσια έκδοση	Τριμηνιαία έκδοση	Μηνιαία έκδοση
Α.Α.Π.	110 €	30 €	-
Ε.Β.Ι.	100 €	-	-
Α.Ε.Δ.	5 €	-	-
Δ.Δ.Σ.	200 €	-	20 €
Α.Ε.-Ε.Π.Ε.	-	-	100 €

- Η τιμή πώλησης μεμονωμένων Φ.Ε.Κ. σε μορφή cd-rom από εκείνα που διατίθενται σε ψηφιακή μορφή και μέχρι 100 σελίδες, σε 5 € προσαυξανόμενη κατά 1 € ανά 50 σελίδες.

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ Φ.Ε.Κ.

Τεύχος	Έντυπη μορφή
Α΄	225 €
Β΄	320 €
Γ΄	65 €
Υ.Ο.Δ.Δ.	65 €

Τεύχος	Έντυπη μορφή
Δ΄	160 €
Α.Α.Π.	160 €
Ε.Β.Ι.	65 €
Α.Ε.Δ.	10 €

Τεύχος	Έντυπη μορφή
Α.Ε.-Ε.Π.Ε.	2.250 €
Δ.Δ.Σ.	225 €
Α.Σ.Ε.Π.	70 €
Ο.Π.Κ.	-

- Το τεύχος Α.Σ.Ε.Π. (έντυπη μορφή) θα αποστέλλεται σε συνδρομητές ταχυδρομικά, με την επιβάρυνση των 70 €, ποσό το οποίο αφορά τα ταχυδρομικά έξοδα.

- Η καταβολή γίνεται σε όλες τις Δημόσιες Οικονομικές Υπηρεσίες (Δ.Ο.Υ.). Το πρωτότυπο διπλότυπο (έγγραφο αριθμ. πρωτ. 9067/28.2.2005 2η Υπηρεσία Επιτρόπου Ελεγκτικού Συνεδρίου) με φροντίδα των ενδιαφερομένων, πρέπει να αποστέλλεται ή να κατατίθεται στο Εθνικό Τυπογραφείο (Καποδιστρίου 34, Τ.Κ. 104 32 Αθήνα).
- Σημειώνεται ότι φωτοαντίγραφα διπλοτύπων, ταχυδρομικές Επιταγές για την εξόφληση της συνδρομής, δεν γίνονται δεκτά και θα επιστρέφονται.
- Οι οργανισμοί τοπικής αυτοδιοίκησης, τα νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου, τα μέλη της Ένωσης Ιδιοκτητών Ημερησίου Τύπου Αθηνών και Επαρχίας, οι τηλεοπτικοί και ραδιοφωνικοί σταθμοί, η Ε.Σ.Η.Ε.Α, τα τριτοβάθμια συνδικαλιστικά όργανα και οι τριτοβάθμιες επαγγελματικές ενώσεις δικαιούνται έκπτωσης πενήντα τοις εκατό (50%) επί της ετήσιας συνδρομής.
- Το ποσό υπέρ ΤΑ.Π.Ε.Τ. (5% επί του ποσού συνδρομής), καταβάλλεται ολόκληρο (Κ.Α.Ε. 3512) και υπολογίζεται πριν την έκπτωση.
- Στην Ταχυδρομική συνδρομή του τεύχους Α.Σ.Ε.Π. δεν γίνεται έκπτωση.

Πληροφορίες για δημοσιεύματα που καταχωρίζονται στα Φ.Ε.Κ. στο τηλ.: 210 5279000.
Φωτοαντίγραφα παλαιών Φ.Ε.Κ.: τηλ.: 210 8220885.

Τα φύλλα όλων των τευχών της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως διατίθενται δωρεάν σε ηλεκτρονική μορφή από την ιστοσελίδα του Εθνικού Τυπογραφείου (www.et.gr)

Ηλεκτρονική Διεύθυνση: http://www.et.gr - e-mail: webmaster.et@et.gr

ΟΙ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΠΟΛΙΤΩΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΟΥΝ ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΑ ΑΠΟ 08:00 ΜΕΧΡΙ 13:30



ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ 34 * ΑΘΗΝΑ 104 32 * ΤΗΛ. 210 52 79 000 * FAX 210 52 21 004